



"Potentiel de contact" des villes

Alain L'Hostis, Leysens Thomas, Liu Liu

► To cite this version:

Alain L'Hostis, Leysens Thomas, Liu Liu. "Potentiel de contact" des villes. FNAU. Abécédaire Systèmes territoriaux régionaux, , 2016. hal-01274762

HAL Id: hal-01274762

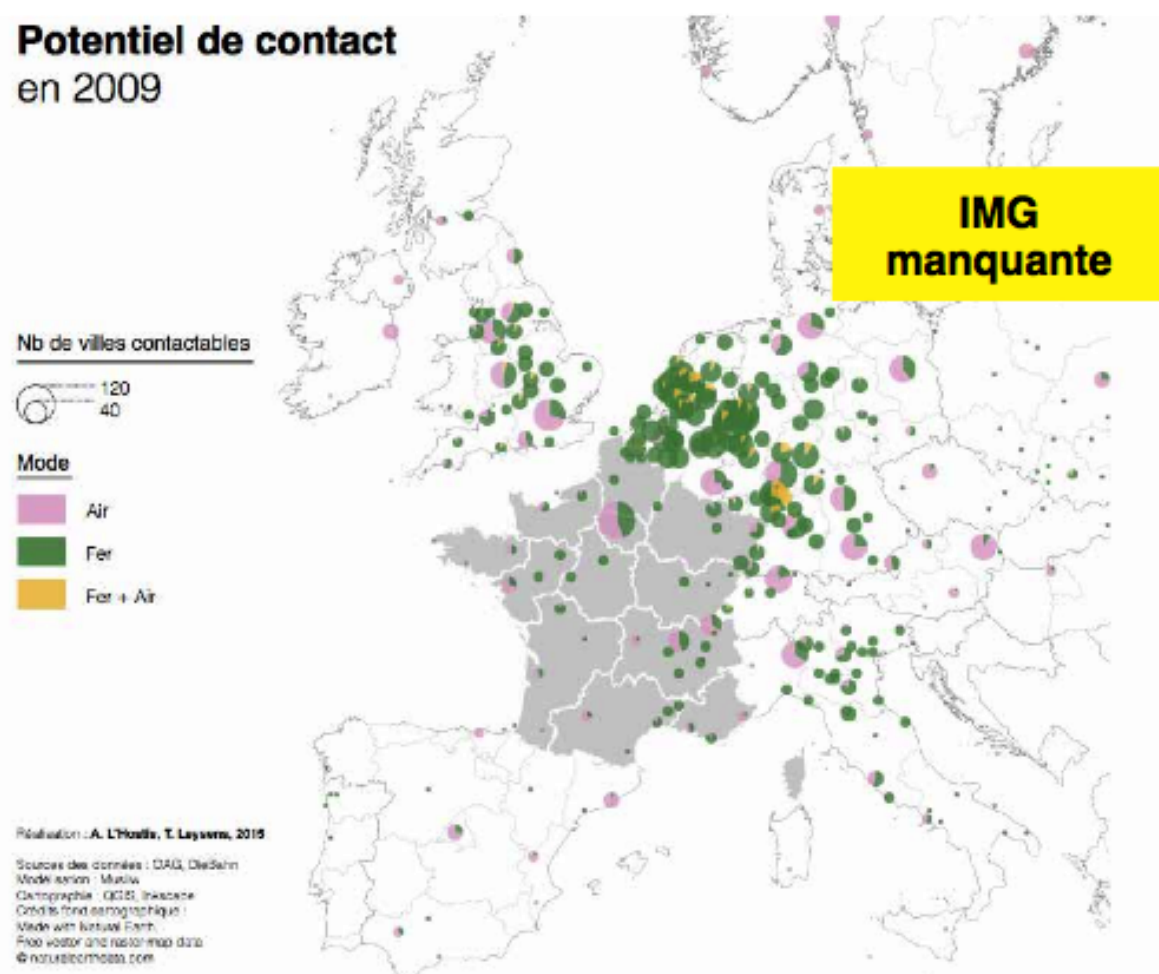
<https://hal.science/hal-01274762>

Submitted on 16 Feb 2016

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Potentiel de contact en 2009



LE POTENTIEL DE CONTACT DES VILLES

● LA QUÊTE DE L'ACCESSIBILITÉ

Pour analyser les relations entre transports et territoires, l'accessibilité est un des concepts privilégiés. Définie comme la plus ou moins grande facilité avec laquelle on peut rejoindre un lieu pour y effectuer une activité, celle-ci est utilisée dans bon nombre de documents officiels visant à aider à la décision dans le domaine des politiques spatiales.

La métropolisation, définie comme l'émergence d'ensembles urbains majeurs capables de communiquer entre eux sur des échelles nationales, continentales et mondiale accompagne la forme la plus récente de la mondialisation. Dans cette dynamique,

les fonctions de communication et d'échanges facilitées par une large connectivité permettent les relations sociales et économiques entre les individus et organisations. On comprend ainsi l'intérêt de décrire le tissu des liens entre les métropoles, vu comme un terrain de l'innovation, et porté par des individus au travers de relations à courte distance (co-présence métropolitaine) et à longue distance (télécommunication et transport). Le fonctionnement actuel des firmes suppose que les cadres passent jusqu'aux trois quarts de leur temps de travail en réunions, appels téléphoniques et discussions. Aujourd'hui en France les déplacements professionnels représentent

une part très importante de la mobilité à longue distance, pesant environ un cinquième du nombre de voyages.

Si l'on retient la définition des métropoles comme objets urbains qui communiquent à l'échelle mondiale, l'aérien constitue le mode majeur pour le déplacement des individus. Et de fait l'équipement en aéroport, le nombre de vols, ou les destinations atteignables constituent très souvent des indicateurs de la position des villes dans la compétition mondiale. La grande vitesse ferroviaire constitue une alternative crédible au mode aérien sur certains couples origine destination notamment à l'échelle européenne et nationale. Dans la littérature sur la grande vitesse on considère que son domaine de pertinence est limité à trois heures de train. Au-delà le mode aérien est réputé plus performant. Ce seuil de trois heures est repoussé à quatre heures dans le cas de villes intermédiaires et en l'absence d'aéroports munis d'une offre conséquente.



Les analyses du développement régional mettent très fréquemment en avant les transports et les communications comme des éléments déterminants, même si la relation de causalité entre le développement des infrastructures et le développement économique est critiquée (Olfner 1993). Au-delà du débat sur les effets systémiques ou mécaniques des transports sur le développement économique la politique des transports figure comme un des principaux chapitres des projets territoriaux, quelle que soit l'échelle à laquelle on les pense, aussi bien européenne (ESDP/SDEC), nationale, régionale, qu'urbaine. Pour toutes ces raisons, les rapports entre les territoires et le système des grandes vitesses, méritent une attention toute particulière à cause de l'importance des enjeux qu'ils portent, et nécessitent, à cause de leur complexité, la mise en œuvre d'outils d'évaluation de la performance territoriale des réseaux.

● LE « POTENTIEL DE CONTACT » DES VILLES

L'objectif est mesurer la possibilité d'interactions face-à-face entre individus situés dans des métropoles distantes. Par un indicateur de la possibilité de réaliser des relations sur une journée. Le « potentiel de contact » est un indicateur permettant de mesurer la potentialité de connexion d'une ville à d'autres villes européennes soit par le mode aérien, soit par le mode ferroviaire, soit les deux, pour un aller et retour en une journée dans une plage horaire située entre 5h et 23h et permettant au minimum 6h à destination. La définition de cet indicateur a mobilisé des méthodes et des bases de données développées à l'Ifsttar et mises en œuvre dans le cadre de plusieurs projets européens (Mathis et al. 2004a; Lennert et al. 2010).

Le potentiel de contact a été étudié à

l'échelle européenne pour l'année 2009 à partir de différentes sources sur le transport aérien et ferroviaire. Sur la cartographie la taille des cercles indique le nombre de villes contactables tandis que la couleur indique le type des chaînes modales utilisées pour le contact, soit aérien, soit ferroviaire, soit intermodal combinant le ferroviaire et l'aérien.

Se dessine nettement le potentiel de contact privilégié des villes de Belgique, Pays-Bas Allemagne et Sud de l'Angleterre et en revanche le déficit des territoires européens plus périphériques. Pour la France le quadrangle sud ouest apparaît le moins connecté, les autres régions bénéficiant d'une meilleure accessibilité TGV.

Pages réalisées à partir des travaux de recherche, traitements de données et analyses de Alain L'Hôte, Thomas Luyens, Liu Liu, Université Paris, LVM, Ifsttar

FOCUS

LES IMPACTS PRÉVISIONNELS DE LA LIGNE LGV TOURS-BORDEAUX

Les projets d'infrastructure menant à des modifications de l'offre de transport font l'objet de nombreuses évaluations dont l'enjeu est une lecture spatialisée des nouvelles opportunités d'interaction créées. Une approche prospective du potentiel de contact a également permis de mesurer l'impact prévisible d'accessibilité sur un ensemble de villes française à l'ouverture en 2017 de la ligne ferroviaire nouvelle Tours-Bordeaux.

En 2009 Bordeaux connaît un niveau de potentiel de contact élevé de 14 villes contactables, partagé à moitié entre l'avion et le train. Son niveau est comparable à celui de Toulouse, Marseille, Rennes ou Nice. Il est cependant inférieur à celui de métropoles de taille comparable comme Strasbourg et Nantes qui bénéficient soit d'un aéroport plus puissant soit d'une meilleure connexion au réseau ferré. Poitiers et Tours possèdent, avec 12 et 11 villes contactables, un bon niveau de contactabilité ferroviaire. Dans la situation simulée de 2017 sans surprise les principales villes bénéficiaires de la nouvelle offre sont situées sur le tracé de la ligne et lui sont directement reliées. Des relations hors de l'axe Paris-Bordeaux émergent, mais elles s'inscrivent au-delà de l'Île-de-France en prolongement sur les infrastructures à grande vitesse vers le nord et l'est, mais bénéficient peu à la façade atlantique. Bordeaux gagne une importante

ouverture métropolitaine puisque le nombre de villes contactables passe de 14 à 19, soit une augmentation d'un tiers. L'autre évolution notable est la part croissante des villes contactables par le mode ferroviaire qui passe de 7 à 12. La relation la plus significative, Bordeaux-Paris, passe du mode aérien en 2009 au mode ferroviaire dominant en 2017, avec une plage horaire accessible de 10h. De son côté, la ville de Poitiers bénéficie de manière importante de l'évolution du

potentiel de contact avec les villes de Bruxelles, Lille, Amiens, Metz, Toulouse et Bayonne qui deviennent accessibles à la journée, et d'autre part toutes les autres relations ferroviaires sont améliorées vers Bordeaux, Paris, Nantes, Rennes et Orléans. Enfin Tours voit son potentiel de contact amélioré par l'augmentation des plages horaires de temps disponible vers Poitiers et Bordeaux.

